MAGAZINE PÉRIODIQUE DE J&T AUTOLEASE - N° 30

MAI 2015

Automotions

CLIENT SOUS LA LOUPE

Groven+
Le spécialiste en constructions innovantes de façades

DANS CE NUMERO

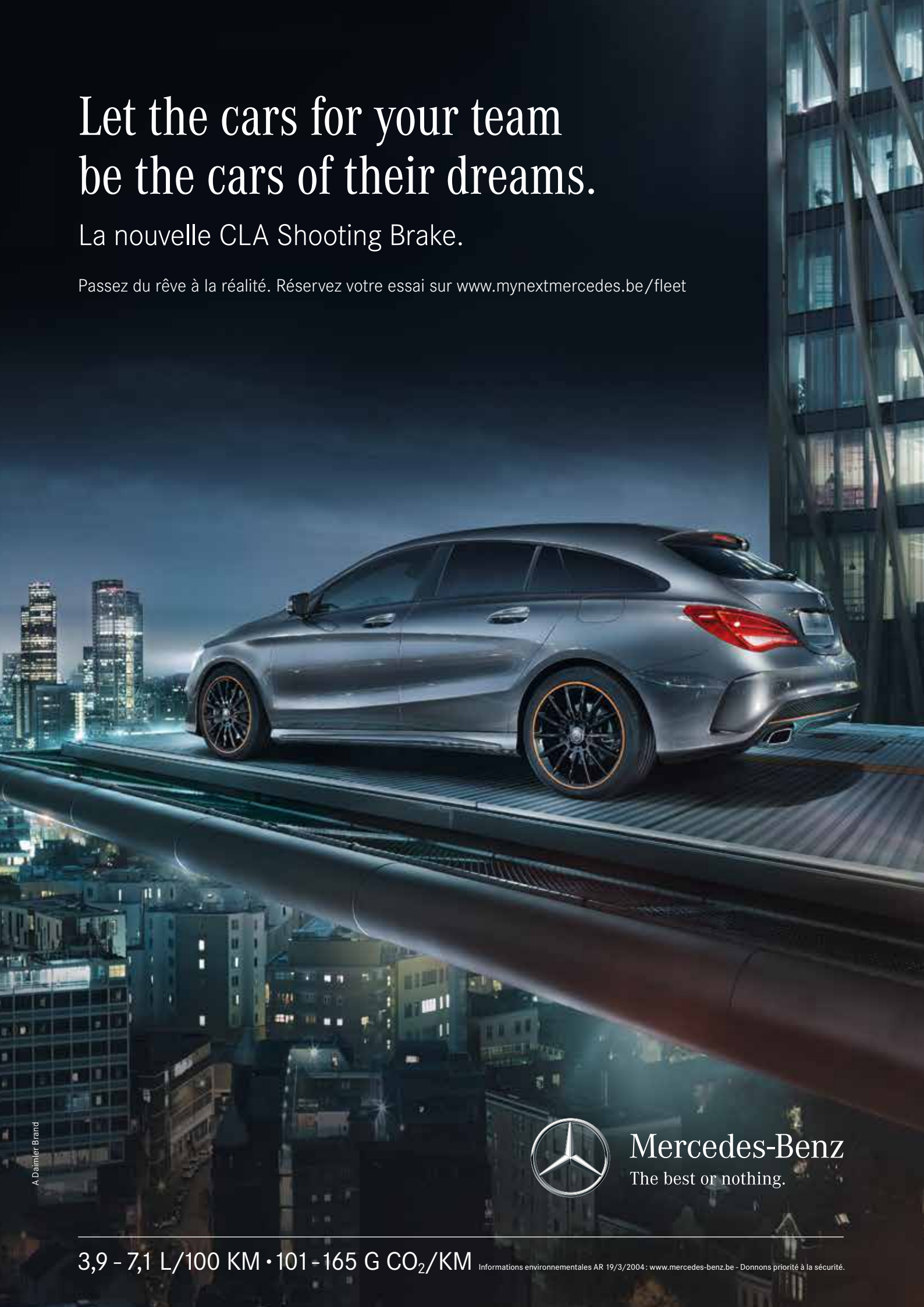
DOSSIER
Tout ce qu'un gestionnaire de flotte a toujours voulu savoir

TESTIMONIALS
SEAT Leon ST : la qualité allemande et la passion espagnole forment un tout

RETROMOTIONS
Audi Coupé quattro : la révolution des années 80

J&T AUTOLEASE

www.jentautolease.be


Let the cars for your team
be the cars of their dreams.
La nouvelle CLA Shooting Brake.
Passez du rêve à la réalité. Réservez votre essai sur www.mynextmercedes.be/fleet
A Daimler Brand
Mercedes-Benz
The best or nothing.
3,9 - 7,1 L/100 KM • 101 - 165 G CO_2/KM
Informations environnementales AR 19/3/2004 : www.mercedes-benz.be - Donnons priorité à la sécurité.

DANS CE NUMERO

4 News
L'actu de J&T Autolease

6 Dossier
Tout ce qu'un gestionnaire de flotte a toujours voulu savoir

14 Client sous la loupe
Groven+ : « Plus le projet est difficile, plus le défi est grand »

16 Auto
Quel sera l'usage de la voiture dans 10 ans ?

18 Testimonials
SEAT Leon ST: la qualité allemande et la passion espagnole forment un tout

21 Retromotions
Audi Coupé quattro : la révolution des années 80

23 Technologie
Internet auto-mobile

Edito

Cher lecteur,

Vous tenez entre les mains le 30e numéro d'Automotions. Oui, nous sommes fiers que notre magazine ait évolué, tant en termes de contenu que de forme, au rythme de notre entreprise. Pour célébrer cet anniversaire, nous vous avons concocté un numéro spécial que nous avons rempli à « notre » manière, avec 30 questions et 30 réponses pertinentes sur le monde fleet en général, et J&T Autolease en particulier. Même notre rubrique Retromotions est placée sous le signe du chiffre 30, et met l'Audi quattro à l'honneur. Nous avons rencontré un amateur de voitures de 30 ans qui vient de s'offrir une Audi Coupé quattro du même âge. Une icône de l'histoire de l'automobile qui a une nombreuse descendance aujourd'hui.

Puisqu'on parle de chiffres, la croissance est une constante dans le parcours de J&T Autolease ces dernières années. En 2014, le nombre de contrats est passé de 4 043 à 4 594 (+ 13 %) et nous avons accueilli 156 nouveaux clients. Nous avons démarré 2015 sur les chapeaux de roues avec 332 nouvelles voitures dans notre parc au cours du premier trimestre, soit une croissance de 7,2 % en 2015. Nous devons cette progression en grande partie à quelques nouveaux clients d'envergure, certes, mais nos clients fidèles – dont de nombreuses PME – constituent les piliers de ce succès. Dans ce contexte, les utilitaires légers jouent un rôle important. Nous connaissons vos besoins dans ce domaine et nous savons ce que vous attendez de nous : une disponibilité maximale des véhicules afin que vous puissiez vous concentrer sur votre activité principale sans vous inquiéter du reste. Au mois de mai, nous organiserons à nouveau le Van Day parce que votre avis nous intéresse. Une manière agréable de découvrir de nouveaux produits dans une ambiance détendue.

Je me réjouis déjà de vous y rencontrer. En attendant, mon équipe se joint à moi pour vous souhaiter une agréable lecture de ce numéro collector d'Automotions !

Jan Deknuydt
Directeur général

EDITEUR RESPONSABLE
J&T Autolease sa
Noordersingel 19 • B - 2140 Anvers
tél. +32 (0)3 544 29 00 • fax +32 (0)3 544 29 01
info@jentautolease.be • www.jentautolease.be

RESPONSABLE RÉGIE
Effective Media
tél. +32 (0)2 467 61 68 • gsm +32 (0)478 222 333
patrick.quatennens@effectivemedia.be

CRÉATION
Active
Anne Claes • Philip De Paepe • Hans Vanden Driessche
www.activeonline.be • info@activemail.be

FSC

J&T AUTOLEASE

Brigitte Van den Eede est la nouvelle Senior Account Manager de J&T Autolease

Depuis le mois de janvier, J&T Autolease compte une nouvelle collaboratrice. Brigitte Van den Eede remplace David Van Horenbeeck qui, après cinq ans de bons et loyaux services, est retourné à son premier amour, la gestion du parc automobile chez ERCG. Le secteur automobile n'est pas étranger à Brigitte, qui occupait auparavant le poste de Site Manager chez Renault Trucks Antwerp. C'est avant tout pour la bonne énergie qui règne au sein de l'entreprise que Brigitte a opté pour J&T Autolease. « C'est une entreprise en expansion avec une jeune équipe qui fait preuve de dynamisme et d'un bon esprit, » explique Brigitte. En tant que Senior Account Manager, Brigitte veut commencer par faire la connaissance des clients personnellement. « J'essaie de rendre visite à tous les clients pour me présenter et apprendre à mieux les connaître. » C'est précisément ainsi que J&T Autolease se distingue. « La proximité de la personne de contact constitue un atout majeur aux yeux des clients, » poursuit Brigitte. « Ils sont heureux de rencontrer la personne qui se cache derrière un nom ou une adresse e-mail. » Ces visites sont également très instructives pour Brigitte : « C'est une manière de découvrir les besoins des clients et de pouvoir encore mieux y répondre à l'avenir » conclut Brigitte.

Nouveaux Ford Transit pour CWS-Boco

(De gauche à droite) Jo Groven et Patrick Jaspers (J&T Autolease), Nancy Martens (Fidenco), Annelies Aerts et Bart Aerts (Garage Aerts Ford Bornem).

Début mars, J&T Autolease a livré 16 nouveaux Ford Transit dotés de la Smart-Box et d'une trappe de chargement chez CWS-Boco à Puurs. CWS-Boco compte 121 véhicules en Belgique, des voitures particulières, des utilitaires légers et quelques poids lourds. Un tiers du parc automobile de CWS-Boco roule désormais sous le pavillon de J&T Autolease. CWS-Boco est une société internationale spécialisée dans la location et la fourniture de solutions globales pour l'hygiène sanitaire (CWS) et les vêtements de travail (Boco). Chaque jour, leurs installations sanitaires sont utilisées des millions de fois, et les vêtements Boco sont portés par des dizaines de milliers de travailleurs.

MOKKA AVEC DIESEL SILENCIEUX

UN SILENCE QU'ON VA ENTENDRE.

Le silence de ce diesel 1.6 CDTI est plus agréable que jamais, maintenant que l'intérieur cuir vous est offert. Vous êtes divinement installé, sachant que ce moteur puissant ne consomme que 4,1 l/100 km et que les émissions sont de 109 g CO_2/km à peine. C'est ça, l'excellence allemande à la portée de tous. Réservez maintenant votre essai de 3 jours chez votre Concessionnaire Opel ou sur opel.be/3daytestdrive

opel.be info environnement (AR 19/03/2004): opel.be Donnons priorité à la sécurité.

Wir leben Autos.

4,1-4,3 L/100 KM 109-114 G/KM

* Offre réservée uniquement aux clients professionnels pour toute commande de Mokka placée entre le 1/4/2015 et le 30/6/2015.

Tout ce qu'un gestionnaire de flotte a toujours voulu savoir

Un recueil de 30 questions & réponses intéressantes

Un homme averti en vaut deux. Ce proverbe s'applique certainement à un gestionnaire de flotte. C'est pourquoi ce 30e numéro d'Automotions vous offre 30 questions et réponses sur ce que vous avez toujours voulu savoir en tant que gestionnaire de flotte. Des détails intéressants sur J&T Autolease aux conseils sur la conduite économe en énergie en passant par l'établissement d'une car policy solide et la technologie des voitures électriques... **Bref, une mini bible à conserver précieusement !**

01 *À partir de quand l'essence constitue-t-elle une alternative valable au diesel ?*

Selon le club mobilité VAB, le diesel se justifie à partir de 30 000 km/an au moins. Si ce n'est pas le cas, l'essence est plus indiquée. En plus de la consommation, le profil de l'utilisateur s'avère important au moment de choisir entre l'essence et le diesel. Ceux qui parcourent de courtes distances peuvent de toute façon se tourner vers l'essence. Les diesels modernes sont pourvus d'un filtre à particules qui digère mal des courtes distances. La combustion des particules fines ne se réalise en effet qu'à vitesse constante.

02 *Quelles sont les conséquences d'une pression de pneus trop basse ?*

Un chauffeur sur 3 en Europe roule avec une pression de pneu trop basse. En Belgique, ce chiffre peut même atteindre 9 chauffeurs sur 10. Les conséquences d'une pression trop basse sont lourdes, tant pour la voiture que pour l'environnement. Une basse pression entraîne une usure plus rapide que la normale. La cause est une surcharge sur les flancs, ce qui peut générer une chaleur bien plus élevée dans le pneu. Étant donné qu'en cas de basse pression, le pneu chauffe et se déforme, le risque de dégât – une crevaison, voire une explosion – augmente considérablement. Une pression trop basse requiert aussi un surplus d'énergie pour la propulsion, ce qui augmente inévitablement la consommation de carburant et les émissions de CO_2. Bridgestone a calculé que les voitures dont la pression des pneus est trop basse gaspillent en Europe pas moins de 3,9 milliards de litres de carburant par an. Notre environnement en paie le prix fort, avec 9,2 millions de tonnes de CO_2 libérées dans l'atmosphère inutilement. Par voiture, cela représente des émissions supplémentaires de 3,45 g de CO_2/km.

03 *Quels sont les principaux conseils pour rouler de façon écologique et économique ?*

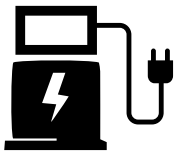
Attention à l'utilisation de consommateurs de courant dans votre voiture tels que le chauffage de la vitre arrière et certainement l'air conditionné. Accélérez avec la pédale des gaz quasi totalement enfoncée, mais très brièvement, pour atteindre la vitesse souhaitée. Ceci permet d'obtenir la consommation moyenne la plus basse. Passez le rapport supérieur dès que possible. Le meilleur moment se situe entre 2 000 (moteurs au diesel) et 2 500 t/m (moteurs à essence). Essayez autant que possible d'anticiper ce qui se passe autour de vous. Évitez les freinages et accélérations brusques. Roulez à une vitesse constante et limitez votre vitesse. Dès 60 km/h, la résistance à l'air augmente exponentiellement. La différence entre 110 et 120 km/h entraîne une surconsommation mesurable de 3 à 5 %.

04 *Quelles sont les options les plus demandées sur une voiture de société ?*

« Dans le cas des voitures particulières, force est de constater que certaines options sont 'obligatoires' dans la car policy de nombreuses sociétés, parce qu'elles renforcent la sécurité. Il s'agit de la climatisation, du système de navigation, du Bluetooth, des capteurs de stationnement et de la couleur métallique. Avec le budget restant, le conducteur se dirige souvent vers des options qui augmentent son confort comme la garniture des sièges, les connexions multimédia et les vitres teintées. Sur le segment le plus élevé, les boîtes automatiques sont de plus en plus prisées. Celui qui n'a pas encore épuisé tout son budget s'oriente régulièrement vers des installations sonores plus performantes et un toit panoramique. Par ailleurs, l'attache de remorque reste l'accessoire le plus populaire. Les conducteurs ne se laissent généralement pas tentés par les options technologiques, telles que les systèmes d'aide à la conduite et d'avertissement. Dans le cas des camionnettes, le choix est rarement laissé au conducteur, mais dans ce segment aussi de nombreuses entreprises mettent l'accent sur la sécurité et le confort de celui-ci en intégrant la climatisation, la navigation Bluetooth et la caméra de recul dans les équipements des véhicules. Les autres options sont surtout fonctionnelles et dépendent de l'activité. Citons par exemple un plancher en bois, des portes arrière avec ouverture maximale, un siège passager double, un marchepied supplémentaire,… »

« Le conducteur se dirige souvent vers des options qui augmentent son confort. »

(Jan Deknuydt, Managing Director J&T Autolease)



05 *Combien de voitures électriques et hybrides compte la flotte de J&T Autolease ?*

Actuellement, 24 voitures électriques et 26 hybrides sont prises en leasing chez J&T Autolease. Ce nombre a fortement augmenté ces dernières années.

06 *Quels sont les documents et autres éléments qu'il ne faut, selon Renta, absolument pas oublier lorsque vous restituez votre voiture en fin de contrat ?*

Les documents, clés ou éléments suivants doivent être présents dans le véhicule au moment de sa restitution. Leur absence peut donner lieu à une facturation complémentaire :

- CERTIFICAT D'IMMATRICULATION
- PLAQUE D'IMMATRICULATION
- CERTIFICAT DE CONFORMITÉ
- MANUEL D'ENTRETIEN
- CODE RADIO ET/OU PASSEPORT RADIO (à moins que la radio ne soit pas mentionnée sur le bon de commande)
- MINIMUM 2 CLÉS (dont la masterkey)
- MINIMUM 2 COMMANDES À DISTANCE (si d'application)
- MINIMUM 2 COMMANDES À DISTANCE OU CLÉS DU SYSTÈME ANTIVOL (si d'application)
- PASSEPORT DE LA CLÉ (si d'application)
- CARTE VERTE (si assuré via le loueur)

07 *À quoi ressembleront les batteries des futures voitures électriques ?*

Le problème des batteries, c'est qu'elles pèsent lourd et prennent de la place, empiétant souvent sur l'espace de chargement. La solution, développée par Volvo et l'Imperial College of London, consiste à concevoir une carrosserie qui sert aussi de batterie. Fabriqués à partir de fibres de carbone, ces éléments de carrosserie intègrent des supercondensateurs capables de stocker de l'énergie électrique. Selon les simulations réalisées par Volvo, si tous les ouvrants (portes, capot, coffre) et le pavillon utilisaient cette technologie, la voiture serait non seulement plus légère de 15 %, mais l'énergie stockée permettrait de parcourir 130 km de plus en mode purement électrique.

08 *Quel modèle est le plus fréquemment pris en leasing chez J&T Autolease ?*

Dans le cas des voitures particulières, il s'agit de la Volkswagen Golf. Du côté des utilitaires, c'est le Renault Kangoo qui remporte la palme.

09 *Combien de collaborateurs compte J&T Autolease ?*

En Belgique, J&T Autolease compte 23 collaborateurs dont un certain nombre travaille pour International Car Lease, le groupe auquel J&T Autolease appartient (qui regroupe notamment les services TIC, Remarketing et RH). En outre, un certain nombre de personnes d'ICLH travaillent pour J&T Autolease, mais elles sont reprises dans le contingent néerlandais.

10 *L'employeur doit-il également payer une cotisation CO_2 pour les utilitaires légers ?*

En principe, la réponse à cette question est oui, du moins à en croire la loi sur la cotisation de solidarité (également appelée cotisation CO_2). En 2014, l'ONSS a décidé d'introduire un régime dérogatoire pour les utilitaires légers. Selon le SPF Finances, le terme 'véhicule utilitaire léger' est applicable aux véhicules destinés au transport de marchandises dont le poids maximal ne dépasse pas 3,5 tonnes avec un espace de chargement à l'arrière sans fenêtres où aucun passager ne peut être transporté. Pour les utilitaires légers, l'usage privé n'est pas présumé, mais il peut être constaté par les services d'inspection. Ces véhicules doivent cependant être repris dans la catégorie 'utilitaire'. Pour ces véhicules, la cotisation de solidarité est de 0,00 EUR, l'ONSS ne considérant plus le trajet domicile – lieu de travail comme privé. La Cour des comptes a examiné cette question il y a quelques mois. Certaines modifications seront peut-être apportées sous peu…

11 *Combien de piscines olympiques peut-on remplir sur base annuelle avec la quantité de carburant consommée par toute la flotte de J&T Autolease ?*

Chaque année, les véhicules de la flotte de J&T Autolease consomment pas moins de 10 millions de litres de carburant, ce qui permettrait de remplir 4 piscines olympiques.

12 *L'hybridisation : une étape intermédiaire ou un terminus ?*

« L'hybridisation est une étape intermédiaire, mais une étape très importante et plus qu'intéressante. Selon Mercedes-Benz, l'avenir est aux moteurs à hydrogène. Différents prototypes Mercedes dans le genre ont déjà été éprouvés, et ce, depuis des années. Par contre, Mercedes-Benz n'envisage pas de commercialiser son premier véhicule 'Fuel Cell' avant 2017. La Mercedes HYBRID gagnera donc en popularité d'ici là. Nous proposons déjà des voitures hybrides/diesel ou hybrides/essence, ainsi que l'incroyable Mercedes S500 PLUG-IN HYBRID (2,8l/100 km et 65 g CO_2/km) depuis 2014. En attendant la Mercedes à hydrogène, nous commercialiserons dans les 24 mois à venir plus de 10 modèles PLUG-IN HYBRID avec, pour commencer, la C350 PLUG-IN HYBRID (2,1l/100 km et 48 g CO_2/km). Une étape intermédiaire donc, mais une étape importante. »
(Gauthier Helleputte, Manager Fleet & Corporate Sales Mercedes-Benz Cars)

13 *Une voiture sur deux dans les embouteillages autour de Bruxelles est-elle une voiture de société ?*

Cette rumeur a été lancée l'année dernière par Dave Sinardet, professeur de politicologie et Bruno De Borger, professeur d'économie, mais elle ne s'est pas révélée scientifiquement étayée. Elle n'a pas été très bien accueillie chez Renta, qui a réagi comme suit par l'intermédiaire de Frank Van Gool, directeur général : « Nous aimerions recevoir de la part de monsieur De Borger, à qui monsieur Sinardet fait référence, l'étude démontrant que la moitié des voitures composant les embouteillages le matin autour de Bruxelles sont des voitures de société ou des véhicules mis à disposition en guise de compensation salariale. Selon les statistiques officielles (DIV), seuls 20 % du parc automobile belge est immatriculé au nom d'un commerçant ou d'une entreprise. Ces véhicules sont par essence conduits par des membres de la population active, certes, mais d'où sortent ces 50 % qui composeraient les embouteillages ? Et ce, alors que seulement une voiture sur cinq est une voiture de société ? »

14 *De combien d'amendes les chauffeurs de J&T Autolease écopent-ils par an ?*

En 2014, 6 117 amendes pénales et 2 699 redevances de stationnement ont été enregistrées.

15 *Combien de milliards d'euros la voiture (y compris la voiture de société) rapporte-t-elle à l'État belge chaque année ?*

Selon les statistiques de la Febiac, les recettes fiscales des voitures particulières s'élevaient à 15 679 milliards d'euros en 2013. Ce montant est la somme des accises, de la TVA (sur les carburants, la vente des voitures neuves et d'occasion, l'entretien, les réparations, etc.), des taxes sur les primes d'assurances, de la taxe de circulation, des amendes de roulage, du contrôle technique, de la TMC, des permis de conduire et des cotisations de solidarité sur les voitures de société. Ces statistiques n'indiquent pas le montant qui provient des voitures de société. Or, grâce à un rapide calcul (un parc automobile total de 5,6 millions, dont 1,1 million d'immatriculations au nom des entreprises), on obtient quelque 3 milliards d'euros. Un chiffre qu'il conviendrait peut-être d'envoyer à l'OCDE, qui continue d'affirmer que la voiture de société est subsidiée à hauteur de 4 milliards d'euros chaque année en Belgique.

16 *Quel est l'âge moyen d'une voiture de société et d'une voiture particulière ?*

« Plus de 7 voitures de société sur 10 ont moins de 4 ans ; 7 voitures privées sur 10 ont plus de 4 ans. Une voiture de société émet en moyenne 134 g de CO_2/km ; une voiture privée 140 g de CO_2/km. Une voiture de société est remplacée tous les 4 ans ; une voiture privée tous les 8 ans. Par conséquent, les voitures de société donnent une bouffée d'oxygène au marché automobile et rajeunissent notre marché automobile. Or, cela est nécessaire, sinon nous n'atteindrons jamais l'objectif européen de 95 g de CO_2/km à l'horizon 2020. »

> « Une voiture de société est remplacée tous les 4 ans ; une voiture privée tous les 8 ans. »
>
> *Michel Martens, Directeur du Service d'études de la Febiac*

17 *Pourquoi les voitures électriques accélèrent-elles si vite ?*

Contrairement aux moteurs à combustion, les moteurs électriques délivrent leur couple maximal dès que vous appuyez sur la pédale des gaz. Cela permet de faire de fortes accélérations qui atteignent leur summum sur la Tesla Model S P85D. Celle-ci passe de 0 à 100 km/h en 3,2 secondes sans émettre le moindre bruit. Impressionnant !

4.926

18 *Quelle est la taille de la flotte de J&T Autolease ?*

Fin mars, la flotte de J&T Autolease comptait précisément 4 926 véhicules en leasing. Un véhicule de la flotte de J&T Autolease parcourt en moyenne 33.100 km par an. Avec l'ensemble du parc, il doit donc être possible de faire un peu plus de 200 fois l'aller-retour vers la lune.

19 *Quels sont les ingrédients de base d'une car policy solide ?*

« Il est important de définir des lignes de force et surtout d'être complet. Trop souvent, la car policy indique ce qui est permis et oublie d'inclure ce qui ne l'est pas. Cela peut aller d'une interdiction explicite de fumer dans la voiture jusqu'à la détermination de qui peut et ne peut pas prendre le volant. Parfois, des choses très évidentes sont négligées alors qu'elles peuvent avoir de lourdes conséquences. Par exemple, les passagers sont automatiquement assurés, mais ce n'est pas le cas du conducteur lorsque ce dernier utilise la voiture pour ses temps libres. Une assurance conducteur – qui figure d'office dans le package d'assurances de J&T Autolease – constitue donc un élément inéluctable dans une car policy. Par ailleurs, il y a évidemment toute une série de choses relatives au budget, au choix de la voiture, etc. Bref, veillez à ce que la car policy soit une référence tant pour l'employeur que pour le travailleur. Vous évitez ainsi des discussions ultérieures. »

> « Veillez à ce que la car policy soit une référence tant pour l'employeur que pour le travailleur. »
>
> *Freddy Cruyl, Consultant Chamaral et président BFFMM*

20 *Je prends ma flotte en leasing, mais je veux immatriculer les véhicules en Flandre où mon entreprise est établie pour payer une TMC plus faible. Est-ce possible et légal ?*

« Toutes les sociétés de leasing sont soumises à l'ancien régime de la TMC. La puissance du moteur, exprimée en chevaux fiscaux (cv) ou en kilowatts (kW), détermine le montant de la taxe. Ce montant est calculé sur la base des prestations écologiques du véhicule en Flandre. Néanmoins, il est possible et légal d'immatriculer le véhicule à un autre nom que celui de la société de leasing. Le propriétaire ne doit pas nécessairement être la même personne que le preneur d'assurances et l'immatriculation peut être faite à un autre nom. L'immatriculation à son propre nom sous un contrat de leasing est donc possible et permise. Le client doit néanmoins prendre en compte le fait que cette adresse sera utilisée pour les convocations au contrôle technique, les envois des amendes, etc. En tant que partenaire leasing, nous ne pouvons plus nous charger de tous les services. » *(Jan Deknuydt, Managing Director J&T Autolease)*

21 *Les contrats de 48 mois et 120 000 km constituent-ils toujours la norme sur le marché du leasing ?*

Dans la pratique, ces contrats ne constituent plus la norme. Cependant, ils sont encore la référence pour faire des comparaisons et harmoniser les car policies. J&T Autolease propose quelques alternatives. Pour le court terme, il existe une formule de leasing brève (< 24 mois) qui prévoit que la voiture peut être restituée à tout moment sans indemnité de rupture. Elle est particulièrement intéressante pour les sociétés qui doivent faire preuve de souplesse dans le nombre de travailleurs en raison de missions variables. Le long terme est possible en fonction de l'état technique et du kilométrage du véhicule. La durée du contrat des véhicules utilitaires qui ne parcourent pas beaucoup de kilomètres et qui sont aménagés de manière spécifique peut être sensiblement prolongée.

22 *Quelle sera l'importance du mariage entre le smartphone et la voiture à l'avenir ?*

En réalité, ce mariage est déjà consommé. Chez de plus en plus de constructeurs, le smartphone devient une interface média pour la navigation, la communication, le divertissement,… Chez quelques marques, vous êtes d'ores et déjà handicapé si vous ne possédez pas de smartphone, car vous n'avez pas accès à certaines fonctions le cas échéant. Via la 3G et la 4G, des hotspots wi-fi sont créés permettant à tous les passagers d'utiliser Internet. D'un point de vue technologique, ce mariage représente un sacré défi pour les constructeurs automobiles. Les générations de smartphone se succèdent à un rythme soutenu et les actualisations des systèmes d'exploitation sont encore plus fréquentes. Les modèles automobiles ont une durée de vie moyenne de 7 ans et s'offrent un lifting après 4 ans, une éternité dans le monde de l'électronique et de la téléphonie mobile. Pour les constructeurs, il n'est donc pas simple de suivre constamment les dernières évolutions de la technologie smartphone.

23 *Dans quels secteurs les clients de J&T Autolease sont-ils actifs ?*

Chez J&T Autolease, nous n'excluons aucun secteur. Nous sommes donc fiers de signaler que nos clients proviennent de pratiquement tous les secteurs, de l'intérim au monde pharmaceutique en passant par les sociétés de courrier express.

24 *Comment les sociétés de leasing déterminent-elles la valeur résiduelle d'un modèle ?*

La détermination des valeurs résiduelles par les sociétés de leasing passe par un comité 'valeur résiduelle'. Différents départements y sont représentés afin de toujours trouver un équilibre entre les intérêts financiers, commerciaux et opérationnels. La détermination de la valeur résiduelle repose en grande partie sur une analyse statistique basée sur les chiffres historiques. La valeur résiduelle est d'une importance cruciale dans la détermination du prix du leasing mensuel.

25 *Qu'attendent principalement les clients professionnels d'une concession en termes de service ?*

Au cours de ces dernières années, les concessions qui misent sur les clients fleet sont passées d'un modèle de service basé sur la voiture à un modèle axé sur le conducteur. Tout se déroule donc sous le signe de la 'convenience' : zones réservées pour la livraison d'une voiture (avec explications détaillées), rendez-vous en ligne pour l'entretien, heures flexibles, petit entretien sans rendez-vous, pick-up and delivery service, business corner (avec iPad au lieu de journaux),… Une concession BMW a même aménagé un véritable espace de fitness pour les clients à l'occasion de la rénovation de ses installations.

26 *Pourquoi les prix de leasing diffèrent-ils pour des modèles rigoureusement identiques ?*

« L'investissement du véhicule ne représente qu'un des 13 composants qui fixent un tarif de leasing. Une différence dans la détermination de la valeur résiduelle, de l'intérêt, du budget entretien et pneus entraîne une différence substantielle dans le tarif de leasing. La détermination de ces composants dépend de la stratégie d'entreprise, de l'expérience et de la préférence pour certaines marques et changent en fonction de la société de leasing. Par conséquent, un véhicule identique fera l'objet d'un calcul différent par chaque société de leasing. »

« Une différence dans la détermination de la valeur résiduelle, de l'intérêt, du budget entretien et pneus entraîne une différence substantielle dans le tarif de leasing. »

Bart de Hoog,
General Manager Dragintra

27 *Combien de véhicules comptent le plus gros et le plus petit parc automobile des clients de J&T Autolease ?*

Le plus gros parc automobile d'un client compte 280 véhicules et le plus petit… un seul.

28 *Quels ont été les dépannages les plus fréquents de la flotte de J&T Autolease en 2014 ?*

« Les pourcentages d'intervention par catégorie sont les suivants. Nous remarquons une tendance à la baisse dans le nombre de pannes techniques, c'est-à-dire une diminution des pannes électriques comme l'alternateur. Les problèmes de batterie maintiennent le statu quo. Par ailleurs, les pannes de moteur chutent en raison d'une réduction des pannes au système de carburant et au bloc moteur. On observe une tendance à la hausse dans les éléments 'auto-infligés' (mauvais carburant dans le réservoir, panne de carburant, problèmes de clé ou de pneumatique). Statu quo également pour les interventions dues à un accident. Dans le top 3 des interventions en 2014, les crevaisons et les jantes endommagées sont en tête avec 26,56 %. Elles sont suivies par les problèmes de batteries (17,64 %) et les accidents (13,8 %). »

> « Nous remarquons une tendance à la baisse dans le nombre de pannes techniques. »
>
> *Koen Snoeys, B2B manager VAB*

29 *Combien de voitures de société circulent actuellement en Belgique ?*

« Parmi les 5,6 millions de voitures, 1,1 million sont immatriculées au nom de sociétés et d'indépendants. Par ailleurs, 1 ménage sur 4 possède une voiture de société. Celle-ci s'est donc généralisée. La moitié de ces voitures de société parcourent également – mais certainement pas uniquement – des kilomètres privés. Or, cela n'est pas gratuit : le travailleur paie des impôts sur sa voiture de société (l'Avantage de Toute Nature de quelque 2 000 EUR par an), mais moins que si le budget automobile mensuel était versé en salaire brut ; la voiture de société coûte également aux employeurs. Pensez aux taxes sur les carburants, la cotisation de solidarité, les dépenses non admises, soit 2 000 EUR par an également. » *(Michel Martens, Directeur du Service d'études de la Febiac)*

30 *Quelles sont les questions les plus fréquemment posées par les clients ?*

« Où se trouvent mes pneus hiver ? »

« Quand ma nouvelle voiture sera-t-elle livrée ? »

« Ma voiture est endommagée. Que dois-je faire ? »

SEAT

TECHNOLOGY TO ENJOY

SEAT LEON ST : LE BREAK FONCTIONNEL QUI PARLE AU CŒUR.

Technologie allemande avant-gardiste et esthétique espagnole : la SEAT Leon ST, c'est le meilleur des deux mondes. Un break polyvalent, spacieux et confortable qui fait de chaque déplacement un plaisir. Et avec des émissions de CO_2 entre 87 et 137 g/km, un ATN àpd de 55,73 €/mois(1) et 90% de déductibilité fiscale, votre raison aussi a tout pour être séduite.

(1) Estimation de la contribution mensuelle nette que l'employé aura à payer sur base du taux d'imposition maximal de 53,5%. Informations environnementales disponibles sur www.seat.be/environnement (A.R. 19/03/2004). Modèle illustré avec options : Leon ST FR 1.4 TSI 125ch : 24.760 € TVAC. Prix valable du 01/05/2015 au 31/05/2015.

SEAT.BE

Donnons priorité à la sécurité.

3,3 - 5,9 L/100 KM 87 - 137 G/KM

Groven+

Groven+ est une société belge spécialisée dans la construction de façades vitrées, de verreries et de menuiseries métalliques pour des grands projets de construction tels que des complexes industriels et des immeubles de bureaux. Parmi les nombreuses références figurent les palais de justice d'Anvers et de Gand, le Palais des congrès de Bruxelles, le bâtiment de la VRT et la gare de Liège-Guillemins. La flotte de Groven+ est prise en charge par J&T Autolease.

« La force de J&T Autolease est sa capacité de réagir rapidement, efficacement, et de proposer une ou plusieurs solutions. »
(Jean Demarbaix, directeur administratif Groven+)

« Plus le projet est difficile, plus le défi est grand »

Les principaux atouts de Groven+ sont la diversification de l'offre et la réalisation de constructions hors du commun. La devise de la société est la suivante : « Plus le projet est difficile, plus le défi est grand. « Étant donné que nous disposons de notre propre atelier, nous pouvons réaliser chaque élément de la construction sur mesure, ce qui nous permet d'offrir des solutions compétitives et créatives répondant aux exigences du client. Là où beaucoup d'autres s'arrêtent, nous ne faisons que commencer » explique le directeur administratif Jean Demarbaix.

DE L'AUDACE À LA RÉALITÉ

Groven+ réalise entre dix et quatorze grands projets sur base annuelle. Elle accompagne et soutient le client du début à la fin : de la conception et des études à l'entretien en passant par l'installation et les finitions. « Nous pouvons transformer quasi toute les idées de l'architecte en

réalités concrètes. Cela signifie que celui-ci dispose d'une liberté totale dans la conception de la façade. En tant qu'entreprise, notre force est de pouvoir entrer dans l'univers de l'architecte et satisfaire pleinement ses exigences créatives. Notre bureau d'études prend en charge la conception, le développement et le suivi du projet. Des collaborateurs expérimentés s'occupent de la fabrication de tous les composants de la construction dans l'atelier et une équipe enthousiaste assure une installation parfaite. Notre équipe chargée des entretiens réalise les travaux d'adaptation et de rénovation. »

ABSENCE DE MARQUES PREMIUM DANS LE PARC AUTOMOBILE

Groven+ emploie 95 personnes, réparties sur ses 4 sites en Belgique et dans le Nord de la France. La majorité du personnel travaille à Puurs, ou à partir du siège qui y est établi. Le parc automobile de l'entreprise comprend quelque 45 véhicules, dont une dizaine de VUL équipés d'établis et de porte-vitres. Le directeur administratif Jean Demarbaix n'a repris la gestion de la flotte que l'été dernier, mais il a néanmoins déjà su apporter un changement de taille. « Avant mon arrivée chez Groven+, chaque travailleur choisissait librement sa voiture de société, ce qui entraînait de lourdes charges administratives, ainsi que des malentendus et des discussions interminables. C'est pourquoi j'ai décidé de nous limiter à quatre marques : Opel, Ford, Volvo et Skoda. Ce sont toutes des marques fortes, qui ont prouvé leur fiabilité, mais qui ne relèvent pas d'une catégorie de prix trop élevés. Mon choix a principalement été dicté par les émissions de CO_2. Volvo notamment obtient de bons scores en la matière. L'image revêt une importance secondaire. Nous souhaitons avant tout construire durablement et en tout confiance, et montrer à nos clients que nous gérons nos budgets de manière très judicieuse. C'est pourquoi vous ne trouverez pas de marques premium dans notre parc automobile. Je ne dis pas que ce ne sont pas de bonnes voitures, loin de là, mais elles ne correspondent pas à notre culture d'entreprise. Par ailleurs, nous avons opté, à l'exception de Skoda, pour des marques ayant des antécédents belges, un élément qui ne laisse pas notre entreprise indifférente. Nos travailleurs peuvent donc choisir parmi onze modèles au total. »

COOPÉRATION EXCLUSIVE AVEC J&T AUTOLEASE

Jean Demarbaix est déjà très satisfait de sa nouvelle collaboration avec J&T Autolease. Ce n'est pas surprenant, car l'account manager n'est autre que... Jo Groven. « Ancien employé de Groven+, Jo connaît la société de l'intérieur. Il comprend parfaitement ce que nous recherchons et ce que nous voulons éviter à tout prix. Comparé aux mastodontes du monde du leasing, un acteur un peu moins grand comme J&T Autolease est beaucoup plus souple et direct. Il répond à chacune de nos questions dans les 48 heures. Pour une société comme la nôtre avec une flotte réduite de 40 à 45 voitures, les détails importent peu et la réactivité prime. Et c'est justement la force de J&T Autolease : la capacité de réagir rapidement et efficacement et de proposer une ou plusieurs solutions. »

> « Nous pouvons transformer quasi toute les idées de l'architecte en réalités concrètes. »

LE FLEURON DE GROVEN+ TRÔNE À ANVERS

Le projet de prestige par excellence de Groven+ est sans aucun doute la Maison portuaire (Havenhuis) à Anvers, conçue par le bureau de l'architecte irako-britannique Zaha Hadid. Groven+ a participé de près à la conception de la façade spectaculaire et est en charge de toute la construction de la façade. La nouvelle Maison portuaire de 46 mètres de haut sera intégrée dans l'ancienne caserne des pompiers rénovée. Le bâtiment existant sera surmonté d'une construction en verre gigantesque évoquant une coque de bateau et composée de triangles légèrement décalés les uns par rapport aux autres de manière à créer un jeu miroitant de reflets comme dans un diamant. La construction de la nouvelle Maison portuaire d'Anvers a débuté en octobre 2012 et la réception est prévue en juillet 2016.

AUTO

Quel sera l'usage de la voiture dans 10 ans ?

J&T Autolease profite de ce numéro anniversaire pour jeter un œil en arrière, mais également pour se tourner vers l'avenir. Quelle est notre position actuelle face à l'utilisation et à la possession de la voiture ? De plus et peut-être surtout, de quelle manière va-t-elle changer en 2025 ? Automotions dresse la liste des principales constatations d'une enquête de consommation menée par la fédération automobile belge Febiac.

• 83 % des Belges comptent en premier lieu, aujourd'hui et dans un avenir proche, sur la (leur) voiture pour une mobilité efficace, confortable et fiable. Un choix qui se justifie par des arguments fonctionnels et rationnels.

• Les autres moyens de transport obtiennent de moins bons résultats que la voiture à presque tous les niveaux d'appréciation (disponibilité, facilité d'utilisation, confort, flexibilité, fiabilité,…), peu importe le profil de mobilité et la catégorie d'âge. La voiture reste (largement) plébiscitée pour chaque critère, à l'exception du prix.

• La mobilité est cruciale pour le Belge, car elle est étroitement liée à sa liberté. Elle est considérée comme un droit fondamental devant être protégé et garanti par les autorités.

• 1 Belge sur 2 compte exclusivement, aujourd'hui et dans un avenir proche, sur sa voiture pour satisfaire ses besoins en mobilité.

• 35 % des Belges ont recours, en complément de la voiture, à d'autres solutions de mobilité pour des déplacements spécifiques. Ce sont des utilisateurs pragmatiques pour qui l'efficacité passe avant tout.

• 13 % des Belges, des citadins essentiellement, choisissent de ne pas avoir de voiture ou de l'utiliser le moins possible. Ce choix n'est pas tant dicté par une attitude anti-voiture que par des motifs financiers. Ce groupe d' « idéalistes » sait que sa responsabilité individuelle entre prioritairement en jeu pour résoudre les problèmes de mobilité.

• 80 % des jeunes de 19 à 24 ans ont leur permis de conduire ou sont sur le point de l'obtenir. Les jeunes adultes reconnaissent le rôle et l'utilité d'une voiture personnelle pour satisfaire aux exigences de mobilité imposées par notre société, aujourd'hui comme demain. Si l'âge auquel les jeunes obtiennent aujourd'hui leur permis est plus élevé que par le passé, cela s'explique par les tendances actuelles de la société : les jeunes quittent moins vite le domicile familial, font de plus longues études et de plus longs séjours (scolaires) à l'étranger.

• L'achat d'une nouvelle voiture relève prioritairement d'une décision rationnelle et mûrement réfléchie ; le consommateur recherche activement des informations en ligne et décide, dès le début de ses recherches, de la marque de son futur véhicule.

• Le consommateur se déplace de moins en moins chez les concessionnaires avant d'acheter et le fera encore moins à l'avenir. Il accorde par contre une grande importance à la qualité du contact avec le représentant de la marque.

• Le consommateur montre un certain intérêt pour les 'services connectés' des véhicules. Une petite majorité reconnaît la valeur ajoutée de ces services, essentiellement sur le plan de la mobilité, de la sécurité du véhicule et de l'assurance automobile.

L'assurance d'avoir l'accent sur voùs

MEEÙS®

www.meeusnv.be
info@meeusnv.be

Meeùs Antwerpen
Plantin en Moretuslei 285
B-2140 Antwerpen
T +32(0)3 217 06 06

Meeùs Kempen
Pas 147
B-2440 Geel
T +32(0)14 56 46 60

SEAT LEON ST 2.0 TDI 150 CH

La qualité allemande et la passion espagnole forment un tout

La SEAT Leon ST n'est pas la voiture de leasing par excellence. Et pourtant cette Espagnole sportive a beaucoup à offrir et mérite plus d'attention qu'elle n'en reçoit aujourd'hui. C'est pourquoi la rédaction d'Automotions a donné l'opportunité à trois conducteurs de prendre le volant de la SEAT Leon ST qui profite d'un moteur diesel 2.0 associé à une boîte de vitesses automatique.

Checklist Testimonials

Nom : Smets Wim

Extérieur	1	2	(3)	4	5
Intérieur	1	2	(3)	4	5
Espace	1	2	(3)	4	5
Position de conduite	1	2	3	(4)	5
Ergonomie	1	2	3	(4)	5
Technologie	1	2	3	(4)	5
Confort de conduite	1	2	3	(4)	5
Consommation	1	2	3	(4)	5
Tenue de route	1	2	3	(4)	5
Boite de vitesses/automatique	1	(2)	3	4	5
Puissance	1	2	3	(4)	5

WIM SMETS (TEAM INDUSTRIAL SERVICES)

« Très facile de trouver une bonne position de conduite. »

Le premier à s'installer derrière le volant de la SEAT Leon ST était Wim Smets, chef de division chez Team Industrial Services. Cette société anversoise effectue des interventions d'urgence dans le secteur de la pétrochimie. Avec sa voiture de société, un fourgon Ford Transit, Wim Smets parcourt 50 000 kilomètres en moyenne chaque année. La SEAT Leon ST présentait un contraste avec son véhicule actuel...

« La première chose qui m'a frappé, c'est que la SEAT Leon ST à l'air très compacte, » explique Wim Smets. « Mais l'espace intérieur est très vaste en réalité, aussi bien le compartiment pour les passagers que le coffre. En ce qui concerne le look de la voiture, je dois avouer que je ne suis pas super fan. En effet, j'ai un faible pour les voitures italiennes et je suis donc un client difficile. En revanche, l'ergonomie de la SEAT a marqué des points chez Wim. « J'ai trouvé très facilement une bonne position de conduite et j'ai apprécié l'ergonomie des boutons et de la console centrale. »

Le confort de conduite a également beaucoup plus à Wim. « La voiture roulait bien. Rien à redire sur ce point. Elle avait une bonne tenue de route et le moteur de 2 litres était suffisamment puissant. Il m'a juste fallu un peu de temps pour m'habituer à la boîte automatique. » Wim n'a pas vraiment osé s'exprimer sur la consommation, car il n'a testé la voiture que pendant deux jours (ouvrables).

ELLEN CLARA (MAVA)

« Comme à Disneyland ! »

Ellen Clara est chargée de projets pour la société MAVA à Steenokkerzeel, spécialisée dans la recherche environnementale. Actuellement, Ellen ne dispose pas d'une voiture de société. Elle conduit une Nissan Sunny qui compte déjà pas mal de kilomètres au compteur, soit quelque 10 000 kilomètres en moyenne par an. En toute logique, un week-end au volant de la SEAT Leon ST représentait un changement agréable pour Ellen.

« La SEAT me plaît beaucoup esthétiquement, et l'intérieur aussi m'a tout de suite séduite » commence Ellen. « Elle est incroyablement spacieuse, bien que mon petit ami et moi n'ayons pas vraiment besoin de tout cet espace. Elle possède également un grand coffre, ce qui est très pratique. Le désavantage d'une voiture aussi grande et large, c'est qu'il est bien entendu moins évident de trouver une place de parking en ville. » Ellen a dû s'adapter à l'habitable, si différent de sa Nissan Sunny. « Je n'ai pas du tout l'habitude du panneau central et de tous ces boutons. » La conductrice était très impressionnée par les équipements de la Leon. « C'était un peu comme à Disneyland, » ajoute-t-elle en rigolant.

Le confort de conduite de la SEAT Leon dotée d'un moteur diesel 2.0 et d'une boîte de vitesses automatique a enthousiasmé Ellen. « Rien à voir avec ma Nissan Sunny. Ce fut un véritable plaisir de prendre le volant de cette SEAT pendant quelques jours. Elle a une conduite fantastique, même pour une automatique. En effet, les automatiques ont parfois tendance à hésiter entre les rapports de boîte, mais ce n'est absolument pas le cas ici. »

Checklist Testimonials

Nom : Ellen Clara

Extérieur	1	2	3	4	(5)
Intérieur	1	2	3	4	(5)
Espace	1	2	3	(4)	5
Position de conduite	1	2	3	(4)	5
Ergonomie	1	2	3	(4)	5
Technologie	1	2	3	(4)	5
Confort de conduite	1	2	3	(4)	5
Consommation	1	2	(3)	4	5
Tenue de route	1	2	3	(4)	5
Boîte de vitesses/automatique	1	2	3	4	(5)
Puissance	1	2	3	4	(5)

GERRY MARIS (DAMOVO)

« Je me suis senti comme dans une fusée ! »

Checklist Testimonials

Nom : Gerry Maris

Extérieur	1	2	3	(4)	5
Intérieur	1	2	3	(4)	5
Espace	1	2	(3)	4	5
Position de conduite	1	2	3	4	(5)
Ergonomie	1	2	3	(4)	5
Technologie	1	2	3	(4)	5
Confort de conduite	1	2	3	(4)	5
Consommation	1	2	3	(4)	5
Tenue de route	1	2	3	4	(5)
Boite de vitesses/automatique	1	2	3	(4)	5
Puissance	1	2	3	(4)	5

Le dernier à conduire notre SEAT Leon ST était Gerry Maris. Gerry travaille comme ingénieur au siège belge de la multinationale ICT Damovo, situé à Zaventem. Il roule beaucoup et c'est peu dire. Avec sa propre voiture de société, une Ford Mondeo Clipper, il parcourt plus que 50 000 kilomètres par an.

« Le look tient en un mot : cool » déclare Gerry Maris. « J'ai été agréablement surpris par le design de la Leon. Seul l'arrière incliné n'est pas trop mon truc. Je préfère les voitures au design plus anguleux. Les finitions à l'intérieur sont d'un très haut niveau, mais l'espace m'a un peu déçu. Évidemment, je suis habitué à ma Mondeo. L'arrière et le coffre offrent beaucoup moins de place, mais c'est logique car c'est une voiture plus petite. On ne compare pas des pommes avec des poires. Par contre, la SEAT est très confortable. Je suis parvenu très facilement à trouver une bonne position de conduite, et la disposition des boutons est ergonomique. J'ai juste dû m'habituer à l'écran tactile. »

Comparé au moteur 1.6 de la Mondeo de Gerry, le moteur 2.0 de la voiture d'essai était un véritable plus. « Je me suis senti comme dans une fusée. J'ai adopté une conduite sportive. Comment aurais-je pu faire autrement avec cette voiture ? La tenue de route était plus que correcte et la boîte automatique super. Celle-ci m'a convaincu au point que j'envisage de prendre cette option sur ma prochaine voiture de société. Étant donné que je n'ai pas hésité à appuyer sur l'accélérateur de temps en temps, la consommation était donc un peu élevée... »

BRIGITTE GOOSSENS, MANAGER FLEET SEAT

La SEAT Leon ST est la meilleure manière de rouler avec un break fonctionnel. La Leon ST est un concentré de technologie de pointe, notamment au niveau des systèmes d'aide à la conduite et d'infotainment. Quant à l'efficacité et les émissions de CO_2, toutes les sources d'énergie disponibles appartiennent aux meilleures de leur segment. L'entrée de gamme est un 1.6 TDI de 66 kW (90 ch) et affiche un généreux couple de 230 Nm. Le 2.0 TDI de 110 kW (150 ch) et de 320 Nm donne à la SEAT testée par notre panel la puissance nécessaire. Grâce au système Stop & Start et à la récupération d'énergie, elle se contente toutefois de 4,1 litres de carburant aux 100 km. (CO_2 : 106 g/km). La SEAT Leon ST allie un design dynamique, des caractéristiques sportives et une polyvalence exceptionnelle. Elle dispose d'un immense coffre de 587 litres, atteignant 1 470 litres une fois la banquette arrière rabattue. La combinaison parfaite de la raison et de l'émotion… Technology to enjoy !

AUDI COUPÉ QUATTRO

En 1980, Audi réalisait une performance de taille et était le premier constructeur à proposer à grande échelle la transmission à quatre roues motrices. La légendaire Quattro était née et Audi utilisait le rallye pour exposer son Coupé quattro emblématique. Julien Libioul (30 ans) est un fan de voitures pur sang et vient de s'en offrir une. Grande amatrice de rétro, l'équipe de la rédaction d'Automotions se devait de lui rendre visite...

La révolution des années 80

L'amour pour les voitures a été inculqué à Julien dès sa plus tendre enfance. En effet, son papa est mécanicien spécialisé en problèmes de moteur. Le frère de Julien n'est d'ailleurs pas en reste, et l'huile moteur coule clairement dans les veines de la famille Libioul. « Je vis dans le secteur automobile depuis trente ans, c'est-à-dire depuis toujours. C'est le métier de mon père et la passion de mon frère. Pour moi, la voiture est donc bien plus qu'un simple moyen de transport. Les hommes de ma famille partagent une véritable passion. C'est chouette d'être en présence de voitures jour après jour. » Si son père et son frère sont plutôt manuels, Julien s'est dirigé vers la rédaction dans le domaine. Après ses études, il a immédiatement travaillé comme free-lance pour une foule de magazines et il se consacre entièrement au site Internet AutoBuzz.be depuis un an.

C'EST DANS LES VIEILLES MARMITES QU'ON FAIT LES MEILLEURES SOUPES

Il est indéniable qu'aucune voiture ne laisse Julien indifférent, mais les modèles un peu plus anciens ont sa préférence. Pourquoi ? « Les voitures d'aujourd'hui ne sont que des variations sur le même thème. Il y a bien une exception à la règle de temps en temps, mais c'est l'uniformité qui règne généralement. C'était

différent à l'époque. Chaque marque avait sa propre spécialisation. Vous achetiez par exemple une Audi pour ses cinq cylindres et une BMW pour ses six cylindres. Les marques américaines étaient équipées d'un V8 et Porsche s'illustrait par le Flat-6. La perception des voitures était tout simplement différente. Les Italiennes avaient quelque chose que les Françaises ou les Allemandes n'avaient pas. Il y avait beaucoup plus de variations entre les marques... y compris en termes de design d'ailleurs ! » Cela signifie-t-il qu'il aime par définition toutes les voitures qui ont vingt ou trente ans ? « Je dois avouer que je trouve les voitures d'il y a trente ans beaucoup plus belles que les modèles actuels. Mais ce n'est pas toujours une question d'esthétique. Ce qui me fascine le plus, c'est que chaque voiture a sa propre histoire, qu'elle raconte toute une vie. »

UN JALON DANS L'HISTOIRE DE L'AUTOMOBILE

C'est justement cette histoire passionnante qui justifie la dernière acquisition de Julien Libioul : une Audi Coupé quattro de 30 ans. Elle est dotée d'un moteur à essence de 2.2 litres, un cinq cylindres en ligne avec cinq vitesses. « Mais ce qui rend cette voiture exceptionnelle, c'est qu'elle dispose d'une transmission à quatre roues motrices » explique Julien. « Dans les années 80, c'était révolutionnaire ». La quattro originale avec un moteur turbo était le premier véhicule à 4 roues motrices produit en grande série qui a fait fureur. Cette version est une descendante. » Mais ce n'est pas uniquement la technique de pointe qui a attiré Julien. « J'aime cette voiture parce qu'elle est particulière, elle représente une certaine période dans l'histoire de l'automobile. Avec ses lignes droites et ses finitions anguleuses, elle respire vraiment l'ambiance des années 80… Sans parler de sa couleur bronze doré. » Mais il est encore un peu tôt pour pouvoir parler de véritable amour entre ces deux-là. « Je viens de l'acheter, mais je suis convaincu que nous allons passer d'agréables moments ensemble. »

« Ce qui me fascine le plus, c'est que chaque voiture a sa propre histoire, qu'elle raconte toute une vie. »

INTERNET AUTO-MOBILE
Points d'accès ambulants

Nous surfons de plus en plus sur Internet dans la voiture. Le plus souvent, c'est sur notre smartphone pour lire et envoyer des messages ou pour naviguer sur la toile. Les médias sociaux tels que Facebook et Twitter ainsi que les applications de messagerie comme WhatsApp ont également la cote dans l'habitacle. Grâce au Mobile WiFi, les passagers peuvent également surfer sur le 4G à large bande...

Pour avoir accès à l'Internet mobile dans la voiture, nous utilisons le réseau 3G ou 4G de notre smartphone. Mais cela ne sera bientôt plus nécessaire, car de plus en plus de nouveaux modèles automobiles sont équipés d'une connexion 4G de série ou en option qui les transformera en points d'accès wi-fi mobiles super rapides. Ne vous inquiétez pas si vous ne disposez pas encore d'un smartphone ou d'un abonnement 4G, vous pouvez continuer à surfer sans difficulté sur le 3G. Le seul inconvénient, c'est qu'il est un peu moins rapide.

Nous remarquons clairement, chez J&T Autolease, que la demande de systèmes d'infotainment connectés à Internet augmente sur le marché. Certains constructeurs comme Opel, Renault ou Volkswagen optent pour une connexion Internet qui relie le smartphone du conducteur à la voiture via le Bluetooth. D'autres marques comme Audi, BMW et Citroën équipent leurs modèles d'une carte SIM intégrée et d'un abonnement téléphone y afférent. La navigation, la musique en streaming, l'info-trafic en temps réel, Google Maps, les échanges d'e-mails ne sont que quelques exemples parmi la large gamme de services Internet que les constructeurs automobiles proposent aujourd'hui. En outre, toute « boutique » offre un éventail d'applications intéressantes, pratiques ou juste divertissantes à télécharger. Certains nouveaux modèles ont même leur propre page d'accueil sur laquelle on peut consulter l'aperçu détaillé du véhicule et des applications disponibles. Lorsque la voiture est « en ligne », le constructeur peut lui envoyer des mises à jour des logiciels et surveiller son état technique. Si nécessaire, un contrôle ou une réparation peut immédiatement être planifié.

> Le Mobile WiFi convertit un signal 4G en point d'accès ambulant.

MOBILE WIFI

Vous souhaitez que tout le monde dans la voiture profite de la connexion Internet à bord ? C'est possible via ce qu'on appelle un routeur Mobile WiFi ou MiFi en abrégé, qui convertit le signal 4G en wifi. Tout comme à la maison, un point d'accès wifi local est créé, et les différents appareils présents dans l'habitacle peuvent s'y connecter. La navigation sur Internet est agréable, certes, mais tout mégaoctet de données transmises a bien sûr un prix. Dans notre pays, les trois gros fournisseurs continuent à pratiquer des tarifs très élevés, et la Belgique figure ainsi parmi les pays les plus chers d'Europe en termes d'Internet mobile. La facture du roaming à l'étranger reste salée, surtout si vous téléchargez de gros fichiers. Toujours est-il qu'il est préférable de laisser l'Internet dans la voiture aux passagers, dans la mesure du possible, et de garder les mains sur le volant et les yeux sur la route pendant la conduite.

QUI DIT WIFI, DIT HACKERS

Toute personne malintentionnée trouvera facilement sur Internet les outils nécessaires pour pirater la technologie sans fil d'une voiture. Le pire scénario est qu'elle prenne les commandes à distance du système de direction et du dispositif de freinage. Une situation qui peut entraîner des conséquences désastreuses. À l'heure actuelle, aucun piratage de voiture fructueux n'a été rapporté, mais de plus en plus de voitures sont dotées d'une connexion en ligne et apparaissent donc dans la ligne de mire des hackers malveillants. Courons-nous un véritable danger ? Le risque est réel, mais il est minime. En effet, les constructeurs automobiles collaborent avec de grosses sociétés de logiciels pour protéger les systèmes en ligne contre les cyberattaques, les programmes malveillants et les virus. En outre, chaque marque automobile dispose de sa propre infrastructure de réseau, ce qui complique quelque peu le piratage. Néanmoins, la prudence est de mise et nous devons rester armés numériquement contre les visites indésirables. La sécurité numérique est sans aucun doute l'un des grands défis du futur.

CARGLASS®

Un spécialiste Carglass® en train de calibrer un caméra qui est fixé au pare-brise.

Carglass® met la barre encore plus haut pour votre **sécurité**

Les systèmes advanced driver assistance (ADAS) permettent les conducteurs de rouler en toute sécurité. Les caméras et des capteurs sur le pare-brise jouent un rôle crcial. Carglass® y adhère pleinement et suit de près les évolutions.

Entretemps, Carglass® a développé déjà des formations poussées et du matériel adapté. Les constructeurs automobiles imposent en effet des obligations spécifiques aux réparateurs pour la sécurité des automobilistes et la responsabilité en matière de sinistres. Ainsi, les caméras doivent souvent être recalibrés suite à un remplacement du pare-brise afin de garantir leur bon fonctionnement.

Carglass® s'engage à disposer en interne des connaissances requises, du matériel adéquat et de collaborateurs compétents.

En sortant de chez Carglass®, chaque client a la garantie que tous les systèmes fixés au pare-brise ont été vérifiés, fonctionnent parfaitement et sont conformes aux consignes de sécurité.

Appel gratuit
0800 136 36 (24/24-7/7)
Réservez en ligne carglass.be ou via l'App gratuite

SERVICE 7/7 24h · QUALITÉ · SERVICE · GARANTIE À VIE

©2014 Mercurius DM - Carglass® et le logo sont des marques déposées de Belron SA et de ses filiales.